

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 33 (1941)
Heft: 11

Artikel: Die Entwicklung der Binnenschifffahrt in Italien
Autor: Frey, J.R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-921990>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

1,5 Millionen Franken aufgestellt. Man hofft, für solche grösseren Arbeitsbeschaffungsprojekte vom Bunde höhere Beiträge zu erhalten, als sie nach den geltenden Gesetzesbestimmungen zulässig wären. Für die Nolla-Verbauung sind folgende Arbeiten vorgesehen: Die Erstellung von neun massiven Sperren zwischen der Sperre I und III, womit die im Jahre 1870 projektierte Sohlenhöhe in dieser Partie erreicht werden sollte; als neuer Auflandungsraum kämen rund 1,5 Millionen m³ in Betracht. Dazu kommen die Neuerstellung der beiden Sperren in der Weiss-Nolla, die Vermehrung der Scherensperren im «Gruobli» um sieben Stück, die Neuerstellung des hölzernen Hangkanals in Tschappina, die Anlage eines Zufahrtsweges von der Sperre I bis III in einer Breite von 2,50 m und verschiedene andere kleinere Arbeiten. Für die Ausführung ist eine Bauzeit von etwa zehn Jahren in Aussicht genommen. Zunächst sollen die beiden Sper-

ren in der Weiss-Nolla ausgeführt werden, dann folgt der Bau des Holzkanals und des Zufahrtsweges; die weiteren Sperren würden nach Bedarf erstellt.

Wir stehen heute mitten in einem Verbauungsunternehmen, für das schon Generationen Mühe, Arbeit und Geldmittel aufgewendet haben. Manche Schwierigkeit waren zu überwinden, von denen man sich heute kaum noch eine Vorstellung macht. Wenn wir das bisher Erreichte, die gesicherten Hänge des schönen Heinzenberges und die fruchtbare Ebene des Domleschg überblicken, so wollen wir in Dankbarkeit der Vorfahren gedenken, die das Werk soweit förderten. Mögen der gegenwärtigen und künftigen Generation der Wille und der Mut nicht fehlen, die bestehenden Werke weiter auszubauen, zu entwickeln und die noch fehlenden zu einem guten Abschluss zu bringen, zu Nutz und Frommen der Allgemeinheit und der zunächst betroffenen Talschaft im besondern.

Die Entwicklung der Binnenschiffahrt in Italien

Von J. R. Frey, Basel.

Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes über den Bau des Kanals von Cremona nach Mailand wird die Ingriffnahme des letzten 60 km langen Teilstückes der grossen Binnenwasserstrasse ermöglicht, welche die lombardische Metropole über den Po mit dem Adriatischen Meere verbinden und mit den geplanten Verlängerungen zum Lago Maggiore, zum Comer- und Gardasee den Verkehr zwischen den alpinen Gebieten und der Adria beträchtlich vertiefen wird.

Diese grosse Po-Wasserstrasse ist zur Zeit zu einem guten Teil im Ausbau begriffen, denn von einer Gesamtstrecke von 380 km sind bereits 190 km für die Schiffahrt mit 600-t-Schiffen ausgebaut. Der Kanal Po—Bondolo mit einer Gesamtlänge von 50 km verbindet den Fluss schon seit zwanzig Jahren mit Venedig, und auch das 140 km lange Teilstück von Cavarella bis zur Mündung des Mincio und bis Mantua ist längst im Betrieb. Durch die Inbetriebnahme der Schleuse beim Rheinkraftwerk Augst-Wyhlen nachgebildeten Schleuse von Governolo im Jahre 1925 ist die Schiffahrt nach Mantua wesentlich verbessert worden.

Auf der 130 km langen Po-Strecke von der Minciomündung bis zur Mündung der Adda bei Cremona sind die Arbeiten für deren Ausbau zur Grossschiffahrtstrasse im Gange. Die Fahrinne wird durchwegs eine Tiefe von 2,50 m erhalten. Es wird nun noch der von der Regierung vor kurzem genehmigte Kanal von Cremona nach Mailand zu erstellen sein.

Sind alle diese projektierten Arbeiten einmal voll-

endet, was in etwa fünf Jahren der Fall sein dürfte, so werden dem Po ansehnliche neue Transportmengen zufließen und die Wasserstrasse Mailand-Venedig gut alimentieren. Bekanntlich hat diese Wasserstrasse heute schon eine 123 km lange Ergänzung in dem für 600-t-Schiffe befahrbaren Küstenkanal «Litoranea Veneta», der aus dem nördlichen Venetien über das bestehende Netz kleinerer Wasserwege beträchtliche Frachtmengen übernimmt.

Im Jahr 1939 betrug die Gesamtlänge der als schiffbar klassifizierten italienischen Wasserläufe 1072,5 km, wovon auf den Po und seine Nebenflüsse 952,5 km entfallen. Ueber den damaligen Güterverkehr auf diesen Wasserstrassen gibt folgende Aufstellung Auskunft:

Wasserstrasse	Beladene Schiffe	Umschlagsmenge Tonnen
Po und Nebenflüsse	52 252	2 164 909
Viareggio-Vecciano	15 424	176 750
Arno	8 947	215 573
Tiber	353	77 019
Total	76 976	2 634 251

Von grosser Bedeutung für die allgemeine Wirtschaft des Landes werden die Vorteile sein, welche die Wasserstrassen bieten. «Die Binnenschiffahrt mit ihren billigen Transportfrachten», schreibt Ingenieur M. Arrigoni, der sich eingehend mit diesen Fragen befasst, «wird nicht nur die Industrie und den Exporthandel durch die Gewinnung neuer Absatzmärkte lebhaft unterstützen, sondern durch ihre Mitwirkung bei der wirtschaftlichen Aktivität auch dazu beitragen,

Krisenperioden zu überstehen. Die niederen Transportkosten gestatten die Ausbeutung jener Naturschätze und jener industriellen Abfallprodukte, die heute die hohen Transportkosten der Eisenbahnen nicht ertragen, die heute unbenutzt bleiben, und dies wird die Produktion erhöhen und zusätzlichen Verkehr und Arbeit schaffen. In regionaler Hinsicht ist eine leistungsfähige Wasserstrasse insofern von Bedeutung, als sie industrielle und gewerbliche Betriebe anlockt, weil sie höhere Vorteile zu bieten vermag als andere Verkehrsmittel.»

Nun aber erfordern die voraussichtliche Intensivierung des Verkehrs und die weitgehenden Möglichkeiten der technisch-wissenschaftlichen Entwicklung durch die Wassertransporte auch eine rechtlich-administrative Regelung der Schiffahrt. Das Fehlen einer organischen Gesetzgebung über die Ausübung der Binnenschiffahrt wird schon lange als die Ursache der Langsamkeit in der Entwicklung der italienischen Binnenschiffahrt betrachtet und als Mangel empfunden. Nun ist aber, wie die römische Verkehrs- und Wirtschaftszeitung «La Critica» berichtet, ein Gesetz über die Binnenschiffahrt ausgearbeitet worden, und dieses wird laut einem Kgl. Dekret vom 27. Januar 1941 am 21. April 1942 in Kraft treten. Es füllt alle Lücken aus, die das Gesetz vom 11. Juli 1913 noch aufweist. Das neue italienische Schiffahrtsgesetz befasst sich insbesondere mit Verwaltungs-, Personal- und Konzessionsfragen und enthält auch alle nötigen Bestimmungen zur rationellen Durchführung der Transporte auf Wasserstrassen. Eine Verordnung über die Ausführung des Gesetzes ist in Arbeit.

Zur Durchführung der Arbeiten am projektierten Kanal Cremona-(Po)-Mailand, dessen Erstellung auf

600 Mill. Lire veranschlagt, und für den eine Bauzeit von sechs Jahren vorgesehen ist, wurde die Gesellschaft «Consorzio per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po» ins Leben gerufen. Beteilt sind dabei der italienische Staat und die Gemeinden Mailand und Cremona. Mailand wird zwei grosse Hafenbecken erhalten, eines als Handels- und das andere als Industriehafen. Der Handelshafen wird eine Umschlagsmenge von 4 Mill. t bewältigen können, und beim Industriehafen ist ein grösseres Industriegebiet vorgesehen. Anlegestellen und Verladeplätze werden bei den Industriestädten Lodi und Melignano erstellt.

Auch die private Wirtschaft hat sich bereits der Sache angenommen und bereitet sich auf die künftige Entwicklung der Po-Schiffahrt vor. In Mailand ist soeben die «Navigazione sul Po S.A. Italiana» gegründet worden mit einem vorläufigen Kapital von 10 000 Lire und mit dem Zwecke, in der Binnen- und Seeschiffahrt sich zu betätigen und neben dem Schiffbau alle mit der Schiffahrt im Zusammenhang stehenden Geschäfte zu betreiben. Präsident des Verwaltungsrates ist Comm. Andrea Marsano. — Mit einem Kapital von 250 000 Lire ist ferner in Mailand die «Società Anonima Italo-Svizzera per la Navigazione interna» gegründet worden mit dem Zwecke, das Projekt einer Wasserstrassenverbindung vom Lago Maggiore nach der Adria zu verwirklichen. Das Aktienkapital dieser Gesellschaft soll später auf 5 Mill. Lire erhöht werden. Die Gesellschaft unterhält zur Zeit einen regelmässigen Schiffahrtsdienst auf dem Po zwischen Mantua und Venedig und, wie der «Schiffssfrachtendienst» zu berichten weiss, führt sie auch Landtransporte nach und von der Schweiz durch.

Die Abwasserreinigung unter dem Gesichtspunkte der Arbeitsbeschaffung

Vortrag von Ing. J. Chéneval, Sektionschef in der Eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung, Bern, an der Abwasser- und Wasserbau-Tagung vom 28. Juni 1941 in Bern

Gemäss Programm erwarten Sie von der Eidg. Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung ein kurzes Exposé über das Thema «Die Abwasserreinigung unter dem Gesichtspunkte der Arbeitsbeschaffung». Wie wichtig das Problem der Abwasserreinigung vom hygienischen und wirtschaftlichen Standpunkt aus ist, brauche ich Ihnen nicht auseinanderzusetzen. Diese Aufgabe ist von berufenerer Seite übernommen worden. Ich darf mich deshalb darauf beschränken, Ihnen in kurzen Zügen darzutun, warum wir diesem Problem speziell auch vom Gesichtspunkte der Arbeitsbeschaffung aus grosse Bedeutung beimessen, und wie und unter welchen Be-

dingungen die Projektierung und der Bau von Kläranlagen auf Grund der bestehenden gesetzlichen Vorschriften des Bundes als Notstandsarbeiten gefördert werden können.

Was uns die Abwasserreinigung vom Gesichtspunkte der Arbeitsbeschaffung aus als äusserst wertvoll erscheinen lässt, sind hauptsächlich zwei grosse Vorteile, welche diesen Projekten allgemein eigen sind. Einmal handelt es sich um Anlagen, die in der Nähe von Städten oder von Dörfern mit grösseren industriellen Betrieben ausgeführt werden, also an Orten, die in Krisenzeiten besonders von Arbeitslosigkeit gefährdet